

平成二十一年度

第八十二回

東京都港湾審議会議事録

平成二十二年二月十五日(月)

於 都庁第二本庁舎三十一階特別会議室二十七

次第

一 開 会

二 諮問事項

(1) 東京港湾計画の軽易な変更(案)

(2) 東京都海上公園計画の変更(案)

三 報告事項

(1) 第二十九回港湾環境整備負担金部会の報告

(2) 京浜三港広域連携について

(3) 「海の森」の現況等について

四 答 申

五 東京都副知事挨拶

六 閉 会

出席者

学識経験者

公立大学法人首都大学東京理事長

(社) 日本港湾協会副会長

元(社) 日本荷主協会常務理事

富士常葉大学環境防災学部教授

東京大学大学院教授

明治大学農学部教授

青山学院大学経営学部教授

江戸川大学社会学部教授

政策研究大学院大学教授

元(財) 東京都公園協会西部支社長

港湾・海上公園利用者

(社) 東京港運協会会長

東京倉庫協会会長

東京港定航船主会会長

東京湾海難防止協会特別参与

東京港湾労働組合協議会副議長

全日本海員組合関東東地方支部長

(社) 東京都レクリエーション協会副会長

都民公募

都民公募

港湾区域に隣接する特別区の区長

中央区長

港区長

江東区長

品川区長

大田区長

江戸川区長

高橋 宏

川嶋 康宏

河村 輝夫(欠席)

重川 希志依(欠席)

下村 彰男

倉本 宣(欠席)

三村 優美子(欠席)

惠 小百合(欠席)

森地 茂

清水 政雄

鶴岡 元秀

犬塚 静衛(欠席)

安川 清一郎

竹内 尚武

都澤 秀征

岡本 永興

丸山 正

小川 幸彦

安 章浩

矢田 美英(代理)

武井 雅昭(欠席)

山崎 孝明

濱野 健

松原 忠義(代理)

多田 正見(欠席)

東京都議会議員	
東京都議会議員	馬場裕子
東京都議会議員	田中健
東京都議会議員	柳ヶ瀬裕文
東京都議会議員	鈴木あきまさ
東京都議会議員	宇田川聡史
東京都議会議員	斉藤やすひろ
東京都議会議員	畔上三和子
関係行政機関の職員	
東京税関長	樋口俊一郎(代理)
関東地方整備局長	菊川滋(代理)
関東運輸局長	神谷俊広
東京海上保安部長	武留井武男
警視庁交通部長	鈴木基久(代理)
東京都職員	
副知事	菅原秀夫
港湾局長	比留間英人
技監	飯尾豊
総務部長	多羅尾光睦
港湾経営部長	小宮三夫
臨海開発部長	松岡玉記
港湾整備部長	前田宏
離島港湾部長	石山明久
参事(港湾経営改革担当)	河内豊
計画調整担当部長	成瀬英治

開 会 (午後三時)

。飯田企画担当課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから、第八十二回東京都港湾審議会を開会させていただきます。

委員の皆様には、お忙しいところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

議事に入りますまで、しばらくの間、私、港湾局の総務部企画担当課長の飯田と申しますが、進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日の審議会でございますが、所要時間は約一時間半程度を予定しておりますので、よろしくお願い申し上げます。

なお、この審議会は、公開とさせていただきますので、こちらにつきましても、あわせてご了承をよろしく願っています。

それでは、まず議事に入ります前に、本日の委員の出席状況をご報告申し上げます。

ただいま、委員並びに代理出席の方を含めまして二十五名の委員の方に、ご出席をいただいておりますので、定足数を超えております。

次に、お手元に配付いたしました資料について、ご説明いたします。恐縮でございますが、ご確認をお願いいたします。

「会議次第」、「東京都港湾審議会委員名簿」、それから、本日の審議事項の諮問書の写しを、あらかじめ配付させていただきますております。

それから諮問事項関係としまして、資料1「東京港湾計画画書―軽易な変更―(案)」、資料1―2「東京港湾計画資料―軽易な変更―(案)」、資料1―3「港湾計画の軽易な変更(案)」

について（土地利用計画の変更）」、資料2「東京港海上公園計画の変更（案）」でございます。

それから報告事項関係ということで、資料3「港湾環境整備負担金部会の報告」、資料4「京浜港共同ビジョン（概要版）」、資料4―2、冊子になりますが、「京浜港共同ビジョン」。それから、資料5「海の森」のリーフレット、資料5―2「海の森の現況等について」でございます。

これに加えて、参考資料という形で、「座席表」と「東京都港湾審議会条例」、それから「東京港便覧」というカラーの地図をお配りしてございます。配付資料の不足がございましたら、事務局までお申しつけください。

よろしければ、高橋会長、よろしく願いたします。

開会

。高橋会長 皆さん、こんにちは。港湾審議会会長を仰せつかつております高橋宏と申します。現在、本業は公立大学法人首都大学東京でございます。それから、その前は、二十年ぐらい前に日本郵船の副社長をしていまして、東京都港湾局の皆さん、東京ポートにはこれですと五十年のおつき合いをいたしました。いろいろ、日本のコンテナリゼーションの進展やその他、ずつつき合ってまいりまして、いいところも悪いところも一応かなり知っておるつもりでございます。とにかくどんな世の中が変わっても、景気が悪くなるうと、東京港というのは絶対に日本のためにはなくてはならない、これは非常に大事な役割を持った港であると私どもは考えております。本日に皆さん、苦労さまですけれども、これからもよろしくおつき合い願いたいと思います。ありがとうございます。

新任委員の紹介

。高橋会長 それでは早速、議事に入らせていただきます。

初めに、前回の審議会以降、委員の交代がございましたので、事務局からご紹介をお願いいたします。

。飯田企画担当課長 それでは、新たに委員にご就任いただきました方々を、お手元の委員名簿に従いまして、大変僥越ではございますけれども、私のほうからご紹介させていただきたいと存じます。

名簿に星印がついている方が、今回から新たに就任された方でございます。

はじめに、港湾・海上公園利用者の委員の方でございます。

まず、犬塚静衛委員でございますが、本日はあいにくご欠席でございます。

安川清一郎委員でございます。

竹内尚武委員でございます。

続きまして、東京都議会議員の委員の方でございます。

田中健委員でございます。

柳ヶ瀬裕文委員でございます。

宇田川聡史委員でございます。

斉藤やすひろ委員でございます。

畔上三和子委員でございます。

引き続きまして、関係行政機関の委員の方でございます。

樋口俊一郎委員でございますが、本日は小田桂弘企画調整室長が代理出席されていらつしやいます。

神谷俊広委員でございます。

鈴木基久委員でございますが、本日は花田健司管理官が代理出席されておられます。

以上で、新たにご就任いただきました新任委員十一名のご紹介を終わらせていただきます。

なお、あわせまして事務局にも異動がございましたので、改めて出席者を紹介させていただきます。

まず、本日、副知事の菅原でございますが、所用によりまして、会の途中から出席させていただく予定になってございます。それでは、まずはじめに、港湾局長の比留間でございます。あわせまして、ここで一言ご挨拶をさせていただきます。

○比留間港湾局長 港湾局長の比留間でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、委員の皆様方には日ごろから東京都の港湾行政に多大なご支援とご協力をいただいておりますことに厚く御礼を申し上げます。

今後とも皆様方のご意見を頂戴しながら、東京港の国際競争力の強化、海上公園の充実などに向け、取り組んでまいりますので、より一層、お力添えを賜りますようお願いを申し上げます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

○飯田企画担当課長 港湾局技監の飯尾でございます。

総務部長の多羅尾でございます。

港湾経営部長の小宮でございます。

臨海開発部長の松岡でございます。

港湾整備部長の前田でございます。

離島港湾部長の石山でございます。

計画調整担当部長の成瀬でございます。

港湾経営改革担当参事の河内でございます。

開発調整担当参事の平田でございます。

以上で紹介を終わらせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○高橋会長 ありがとうございます。

議事の確認

○高橋会長 次に、事務局から本日の議事次第について、説明をお願いいたします。

○飯田企画担当課長 議事次第でございますけれども、本日は諮問事項が二件、「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」と「東京都海上公園計画の変更（案）」、それから、報告事項が三件ということ、「港湾環境整備負担金部会の報告」、「京浜三港広域連携について」、「海の森の現況等について」でございます。

それでは、会長、よろしく願います。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

諮問事項

(1) 東京港港湾計画の軽易な変更（案）

(2) 東京都海上公園計画の変更（案）

○高橋会長 それでは諮問事項の審議に入らせていただきます。

諮問事項は、「東京港港湾計画書―軽易な変更―（案）」、「東京都海上公園計画の変更（案）」の二件でございますけれども、諮問書は皆様のお手元に資料として配付してございます。

この二件は相互に関連している案件でございますので、続けて事務局から説明していただいた後に、一括してご意見、ご質問等をお伺いしたいと思っております。

では、諮問事項「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」について説明をお願いいたします。前田港湾整備部長、よろしく願います。

○前田港湾整備部長 港湾整備部長の前田でございます。諮問事項の一件目でございます「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」につきまして、ご説明させていただきます。

現在の東京港の計画でございますが、第七次改訂港湾計画につきましては、平成十七年十二月の第七十六回の本東京都港湾審議会におきまして諮問し、答申をいただき、策定したものでございますが、今回、この計画の一部を変更する必要が生じたので、諮問をさせていただくものでございます。

今回の変更でございますが、埋立地の土地利用計画等に関するもので、変更の規模が約〇・二ヘクタールと比較的小規模な案件でございます。このため、港湾法第三条の三第四項の規定によりまして、港湾計画の軽易な変更として本審議会でのご審議により計画を定めるもので、国の交通政策審議会の審議を要しない案件となっております。

先ほど事務局から配付資料につきまして紹介させていただきましたが、本日は今回の計画変更の概要を取りまとめました説明用の資料を用意させていただいております。資料番号の1―3、A三判の横長の二枚の資料でございます。「港湾計画の軽易な変更（案）」について」という表題がついております。これにより、ご説明をさせていただきます。

まず、資料の二ページをご覧くださいと存じます。現在のガス供給事業に係る現状と対応についてでございます。現在、都内へのガスの供給につきましては、図―1に示しておりますとおり、千葉県の袖ヶ浦と神奈川県の大井等のガス工場で製造されましたガスが東京湾の海底、あるいは湾岸道路等に埋設されました高圧ガス管線から豊洲及び大井等のガバナステーション

を経由しまして、圧力を調整され、各需要家に供給されております。

ここで、お手数ですが、図―3計画位置図をご覧くださいとだけお示しします。豊洲ガバナステーションと大井ガバナステーションの間では、黄色の線で示しておりますけれども、ガス本管から分岐して大口需要家へのガスの供給が行われてございます。

次に、図―2高圧ガス管の配管状況という図面をご覧くださいと思います。この間で万一、不測の事態等が発生した場合の状況を模式的に示したものでございます。ガス管の分岐部、黒の点線の丸印で書かれた部分ですが、ここにバルブ施設が未整備でございます。豊洲ガバナステーションと大井ガバナステーションの両方でガスの供給を停止する必要があります。したがって、ガスの供給が一時的にストップすることになるというところでございます。

そこで、その対応でございますが、高圧ガス本管の分岐部にブランチステーション、資料の中段でございますけれども、2として説明を記述してございます。これは、ガス本管の分岐部にバルブ施設等を設けまして、本管と分岐管を管理上切り離せる機能を有する施設でございます。これを設置することで千葉または川崎、いずれかの方向からのガス供給が可能となり、需要家へのガス供給の安定性の向上を図ることができます。今回はこのブランチステーションを整備するために港湾計画の軽易な変更を行うものでございます。

資料の右側をご覧くださいと思います。変更内容でございます。港湾計画に定めます南部地区の港湾環境整備施設計画及び土地利用計画を変更するものでございます。

まず、港湾環境整備施設計画についてであります。南部地区の大井ふ頭その1埋立地に計画しております大井北ふ頭公園の

緑地面積につきまして、既定計画の六・一ヘクタールを五・九ヘクタールに変更するものであります。

次に、土地利用計画につきましては、図―4の港湾計画図に示しておりますとおり、既定計画の六・一ヘクタールのうち、ブランチステーション設置予定の〇・二ヘクタールを緑地から都市機能用地に変更するものでございます。

引き続きまして、大変恐縮ですが、説明資料の二ページをご覧いただきたいと思います。ブランチステーションを設置する効果を模式的にお示したものでございます。現況におきましては、先ほどもご説明しましたとおり、豊洲ガバナステーションと大井ガバナステーションの間で不測の事態が発生した場合、豊洲と大井との間でガスの供給を停止する必要があります。

一方、ブランチステーションを設置いたしますと、こうした不測の事態が発生した場合におきましても、新たに設置しますブランチステーションのバルブの操作によりまして、ガスの供給と停止を自由に行うことができ、いずれかのガバナステーション側からのガス供給が可能となり、ガス供給の安定性が大きく向上することになります。

参考までにブランチステーションの事例といたしまして、右側の図―6に写真を掲載してございます。上の写真がガスパ이프の分岐部、下の写真がバルブ施設等を示したものでございます。

以上が今回のブランチステーション設置に伴います港湾計画の軽易な変更（案）の概要でございます。

お手元にお配りしております資料番号一の「港湾計画書（案）」、これはこの内容につきまして、港湾法に基づく様式により取りまとめた計画書でございます。それから、資料番号二の「港湾計画資料（案）」、計画書の詳細な内容を示した資料編でございます。これらの資料でございますけれども、専門的、技術的に記載されている部分もございますので、後ほどご確認いただ

ければと存じます。

説明は以上でございます。よろしくご審議いただきますようお願い申し上げます。

。高橋会長 ありがとうございます。

それでは、説明を続けてお願いしたいと思います。続きまして、「東京都海上公園計画の変更（案）」につきまして、松岡臨海開発部長からお願いたします。

。松岡臨海開発部長 臨海開発部長の松岡でございます。引き続きまして、諮問事項の(2)につきまして、ご説明申し上げます。

東京都海上公園条例第六条第三項に基づきまして、「東京都海上公園計画の変更（案）」を諮問させていただくものでございます。

資料2の「東京都海上公園計画の変更（案）」をご覧いただきたいと存じます。一枚めくっていただきますと目次になっておりますが、ご審議いただく案件は一件、大井北ふ頭公園の既定計画の変更についてでございます。

一ページをご覧ください。

案件の位置でございますが、品川区八潮二丁目所在の大井ふ頭北側に位置する大井北ふ頭公園予定地でございます。

変更の内容でございますが、対象となる場所は、先ほどの諮問事項の(1)東京港湾計画の軽易な変更でお諮りした箇所と同一の場所でございます。海上公園計画予定地に東京ガスのブランチステーションを整備することになったため、その用地が都市機能用地に変更されることに伴い、当該区画を海上公園計画から削除するものでございます。

理由等の詳細は諮問事項(1)でご説明したとおりですので、省略をさせていただきます。

今回の変更に伴いまして、同公園予定地の計画面積は〇・二ヘクタールの減となります。

なお、この大井北ふ頭公園の規模が先ほどの港湾計画上の緑地の面積と合致しておりませんが、現段階では同緑地の一部のみ海上公園として計画決定されているため生じたものでございます。

説明は以上でございます。

また、東京都海上公園計画総括表が次の二ページにございますので、ご参考にしていただければと存じます。よろしく審議のほど、お願いいたします。

○高橋会長 ありがとうございます。以上、諮問事項二件のご説明をいただきました。

それでは、皆様方のご意見、ご質問などございましたら、どうぞよろしく願います。

どんなことでも結構です。ここがよくわからない、もつちよつと詳しく説明してほしいということがございましたら、何でも質問をお願いします。何かご意見ございますか。

本件は軽微な変更でございますので、そんなに目くじらを立ててやるほどのものじゃないと思うんですけど、よろしければ、ご承認願いたいと思います。

本件、原案を適当と認めるということにしたいと思いますけれども、ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○高橋会長 ありがとうございます。それでは、原案を適当と認め、後ほど答申することといたします。

報告事項

(1)第二十九回港湾環境整備負担金

部会の報告

○高橋会長 次に、報告事項に入らせていただきます。第二十九回港湾環境整備負担金部会の決議事項につきまして、部会長の川嶋委員長からご報告をお願いいたします。

○川嶋委員 港湾環境整備負担金部会長を仰せついております川嶋でございます。

平成二十一年度の第二十九回港湾環境整備負担金部会の審議結果について、ご報告を申し上げます。

平成二十一年十二月二十一日に港湾環境整備負担金に係ります負担金対象工事の指定につきまして、知事から当審議会に諮問がございました。

お手元の資料3の「港湾環境整備負担金部会の報告」をご覧ください。一枚めくっていただいたところに知事からの諮問書がございます。

さらに二枚目をご覧くださいと思いますが、負担対象工事の指定についての諮問内容でございます。

平成二十一年度の負担対象工事は、平成二十年度に実施した環境関係の施設の建設または改良、あるいは維持、それに加えて海面清掃等にかかわる工事でございます。

工事内容及び負担金に係ります からの各項目につきましては、東京都港湾環境整備負担金条例に基づきまして、部会終了後、平成二十二年一月十九日に告示をしているところで

ざいます。

最後に、二枚目の資料をご覧いただきたいと思います。こちらが答申書でございます。部会におきまして、慎重に審議を行いました結果、東京都港湾審議会条例第八条の二に基づきまして、原案を適当とする旨、答申をいたしましたので、ご報告いたします。

以上でございます。

○高橋会長　ありがとうございます。ご覧いただいておわかりのとおり、かなり大きなエリアを手直したにもかかわらず、かなり金額が低く抑えてあるわけです。

それでは、この環境整備負担金につきましては、東京都港湾審議会条例の規定がございまして、部会の決議をもって審議会の決議とするということになっておりますので、ご了承賜りたいと思います。よろしく願います。

(2) 京浜三港広域連携について

(3) 「海の森」の現況等について

○高橋会長　では、引き続きまして、最近の東京港及び海上公園に係る動きにつきまして、報告事項二件を事務局から説明していただいた後に、ご質問等を一括してお伺いしたいと思います。

それでは、「京浜三港連携について」、河内港湾経営改革担当参事から、ご説明願いたいと思います。

○河内港湾経営改革担当参事　港湾経営改革担当参事の河内と申します。本日は、お手元の資料4―2の「京浜港共同ビジョン」につきまして、資料4の青い概要版に基づき、その内容を「報告させていただきます」と思います。

まず、表紙を真ん中から開いていただきまして、左側のところに、「1京浜港共同ビジョン」とはという記載がございますので、そこからご覧いただきたいと思います。

京浜港共同ビジョンでございますが、その下にございます平成二十年三月の東京都、川崎市、横浜市の「京浜三港の広域連携強化に係る基本合意」に基づきまして、京浜港としての実質的な一港化に向けた港湾経営と港湾整備の方針を示すものとして今回取りまとめたものでございます。

内容についてでございますが、その下の「2京浜港の現状と問題点」をご覧いただきたいと思います。

そこにご覧しますとおり、京浜港は首都圏四千万人の生活を支える物流機能を担いますとともに、重化学工業の立地によるエネルギー供給や生産機能、またレクリエーション等、都市機能、それから環境機能、防災機能などを備えた総合港湾でございます。特に輸出入コンテナの取扱量では、下の表にございますとおり、日本全国の全体の四〇%のシェアを有しております。

そのまま右のページに移りまして、京浜港の抱える問題点でございます。日本では圧倒的なシェアを持つコンテナの取扱量も、国外に目を向けますと、中国などのアジア諸港が飛躍的な成長を続ける中で、我が国港湾全体の国際競争力が相対的に低下いたしました。アジアと北米、またはアジアとヨーロッパを結ぶ国際基幹航路の寄港が減少しております。このまま推移いたしますれば、一番下の図にございますが、フィーダーポート化――枝線化でございます――の危機に直面しているところでございます。

この要因として私どもでは三つの要因を分析いたしました。同じページの上のほうをご覧いただきたいと思います。

一つは、「海運業界の動向」と書いてあるところでございます。

基幹航路のコンテナ船が大型化したしまして、一度に揚げ積みする貨物がより多く集積する港に寄港地を絞り込む傾向にあります。

もう一つが、アジア地域が世界の工場となり、我が国の製造拠点も海外への移転が進んだことなどにより、我が国を経由しない貨物の割合が高まっていること。

そして、三つ目には、その右でございますが、日本の各地にコンテナ取扱港が六十以上整備され、そこから国内輸送よりもコストの低い外航船を用いまして、釜山港などアジアの諸港經由で貨物が輸出入されていること。このように三つの分析をしております。

続きまして、恐縮でございますが、左側のページを更にめくっていただきまして、3京浜港の経営の基本的な考え方と将来像に移らせていただきたいと思います。

先ほど述べました課題を克服するために、今後、京浜港といましては、三つの基本的な考え方により、国際競争力の強化と利用者から選択される港湾を目指し、港湾経営を進めていこうと考えております。

一つ目は、経営感覚の追求ということで、利用者ニーズに応えた効率的な港湾経営を目指してまいります。二つ目には、大都市の一部を担う自治体主体の港湾管理者を中心とした港湾経営を基本に据えていきたいと思っております。そして、三つ目といたしまして、二港が経営を一体化してスケールメリットを発揮する一体的な経営を図っていくこと。このように三つの基本的な考え方を設定しております。

こうした基本的な考え方に基つきまして、その下でございますが、「我が国最大の総合港湾として、エネルギー供給や生産流通商業活動を支える物資の供給など多様な要請に応えながら、環境・安全・安心・サービスにおいて、世界トップレベルの港

湾を目指し、コンテナ物流に関しては日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなる」、このような将来像を目指すことと設定いたしました。特にコンテナ物流につきましては、その下に記載しております三つのターゲットを掲げました。

まず、ターゲットでございますが、東日本のメインポート機能を維持増進していくこととございます。そして、ターゲットといたしまして、釜山港と対峙する国内ハブポートとなること。さらに三つ目といたしまして、東アジアの国際ハブポートを形成するという、このターゲットの、を設定いたしました。

続きまして、その隣のページ、4でございます。この将来像を実現するための施策を「4京浜港の将来像の実現に向けた基本戦略」として四点挙げさせていただきました。主な内容について申し上げます。

一番目に、貨物集荷策、港湾機能向上策でございます。港湾利用コストの低減策として、国内貨物の一層の集中と国際トラック貨物、積みかえ貨物の集荷に向けまして、港湾施設使用料の減額や補助などの優遇策を拡充するような方策を考えております。

また、その下でございますが、国内貨物輸送網の充実強化でございます。私どもといたしましても、国内の地方港との連携強化などに努めてまいりますが、国に対しまして国内貨物の集荷が進むよう、国内海上輸送、鉄道輸送、トラック輸送のコスト低減や輸送効率改善など、環境整備を強く働きかけてまいりたいと思っております。

更に、その下でございますが、利用者を選択される港湾の実現に向けた使いやすい港づくりです。ここでは、三港の一体化に向けたネットワークとしてのコンテナバージ、コンテナのは

しけてございますが、このコンテナバージによる湾内の輸送の強化や、コンテナターミナル前で現在生じております混雑の緩和、それから諸手続きや統計の一元化などを図ってまいりたいと考えております。

引き続きまして、右側のページを更におめくりいただきたいと思ひます。

基本戦略の二つ目といたしまして、京浜港内の合理的かつ効果的な施設及び機能の配置についてでございます。

空間計画の基本的な考え方として、京浜港が総合港湾として発展していくために、交通基盤の整備など湾内輸送網の充実により京浜軸を形成いたしまして、三港を一体化するとともに、背後圏とのアクセスを強化する広域交通ネットワークを形成していきたいと考えております。

京浜軸と申しますのは、今回、南北四十キロの範囲を有する京浜港を一体とするために三港の物理的な連携を図る軸として国道三五七線によるトラック輸送と湾内の海上輸送でのコンテナバージの輸送を位置つけたものでございます。

これらの手段で連携を取りながら、施設及び機能の配置の方向性としたしまして、基本的には現在各港の既存施設の有効活用を図るために、今後、具体的な調査検討に基づきまして、機能強化を図る施設と機能転換を図る施設を区分いたしまして、港全体の機能強化を目指すとともに、更なる需要に対応するための新たな開発空間の確保を検討していくこととしております。

引き続きまして、その右側のページでございますが、京浜港の一体的な経営の推進といたしまして、将来のポートオーソリティの設立を視野に入れた取り組みを進めております。

まず、実質的な一港化の推進といたしまして、去る十二月二十五日に三港港湾管理者で地方自治法に基づき協議会「京浜港

連携協議会」を設立いたしました。また、同時に、東京港埠頭株式会社と横浜港埠頭公社の間で、「京浜港事業提携委員会」を設立したところでございます。

更に、その右でございますが、三港の港湾管理者間では、人事交流も既に今年度の始めから開始してあるところでございまして、今後も積極的に三港共同で人材育成を図っていく予定としているところでございます。

その下でございますが、今回の共同ビジョンでは海外のポートオーソリティと国内の港湾管理者制度の事例検証を行わせていただきました。この事例検証に基づきまして、日本版のポートオーソリティ実現に向けた課題を抽出したところでございます。

その課題として抽出したところが右側に書いてございますが、国、自治体、埠頭会社、埠頭公社のそれぞれの役割分担を明確化していくこと。それと、その下でございますが、財政的な自立を図るために財政基盤の強化が不可欠であること。それから、現行法の枠組み、法制度における制約を解消するための新たな法制度整備というのが必要となっているという、この主に三つの課題を挙げさせていただいたところでございます。

今後は、この課題の解決に向けまして、三港として具体的な検証を行うとともに、あわせて国の動向等を見据えながら道筋を描いてまいりたいと考えております。

最後に、本パンフレットの最後のページをご覧いただきたいと思ひます。表紙の裏表紙になるところでございます。

「5今後の進め方」でございます。今後の進め方でございますが、先ほど申し上げました法定協議会、京浜港連携協議会の場におきまして、今回定めましたビジョンの方向性に沿いまして、各港の港湾計画の基本となる京浜港の総合的な計画を平成二十三年度をめどに策定していくこととしております。

また、あわせまして同時に設立いたしました京浜港事業提携委員会で、東京港埠頭株式会社と横浜港埠頭公社の共同事業の具体的な実施、それから資機材等の共同調達等についての具体的な取り組みを進めていこうと。このように今後の方向性を考えているところでございます。

また、その下、参考として記載したところでございますが、現在、国のほうで検討されておりますコンテナ港湾、バルク港湾への重点的な投資先を絞り込む国際戦略港湾の公募につきまして、既に昨年十一月に三港共同で議連の皆様とともに国に対する提案活動を実施させていただいたところでございます。

これにつきまして、先週二月十二日の金曜日に国土交通省から、国際コンテナ戦略港湾につきまして公募要領が公表されました。この公募につきましても、本ビジョンをもとにいたしまして京浜三港一体で京浜港として応募することといたしております。

以上雑駁ですが、今回の京浜港共同ビジョンと、それから近ごろの状況についてご報告させていただきました。

。高橋会長 ありがとうございます。本件につきましてのご意見、ご質問は、この後、海の森の現況が終わってからまとめてお伺いしたいと思います。

続きまして、海の森の現況等につきまして、ご説明を松岡臨海開発部長、よろしくお願いします。

。松岡臨海開発部長 臨海開発部長の松岡でございます。資料5及び資料5―2によりまして、海の森事業についてご報告申し上げます。

一 昨年の十二月の本審議会におきましてもご説明したところでございますけれども、その後、新しく委員になられた方もおられ、また、海の森の植樹も進んでまいりましたので、改めてご報告申し上げます。

海の森は、平成十七年一月の東京都港湾審議会におきまして、海の森（仮称）構想の答申をいただいております。

この答申におきましては、自然環境の再生を進める取組と、子供たちをはじめ、幅広い都民が世代を超えて森づくりに参加し、自然を育み、自然に触れることができるような公園づくりが必要であるとし、海の森は海を活かし、森をつくり、人を育てる事業であるとされております。

この趣旨を踏まえまして、ごみと残土の島を緑あふれる森に生まれ変わらせ、水と緑の回廊に包まれた美しいまち東京の実現に向け、海の森を平成十九年二月に海上公園計画決定し、整備を開始いたしました。

まず、お手元の資料5の海の森のパンフレットをご覧ください。このパンフレットは、海の森を幅広い都民の方々に知っていただくために作成したものでございます。表紙には答申でいただいた構想平面図を載せておりますが、森を中心としながらも青々とした樹木に囲まれ、高台からは都心を望むことができます。貴重な空間が形成されるものでございます。

パンフレットをお開きください。海の森の概要といたしまして、経緯、計画の概要、公園づくりの特徴が記載されております。

公園づくりに当たっての特徴を二点ほどご紹介させていただきます。

まず一点目が、資源循環型の森づくりでございます。都内の公園や街路樹などから剪定した枝や葉は、通常、清掃工場で燃やされ処分されますが、これを有効活用して海の森の土をつくらせております。

パンフレットの見開きの右下、「リサイクルから進める土づくり」が図になって記載されておりますが、剪定した枝や葉を集め、これを堆肥にして、さらに開発に伴います建設発生土な

どを混合調製して海の森植樹のための表層土をつくっております。

二点目は、都民、企業、NPOと都が力を合わせて森づくりを進めていることでございます。これまで二十二の小学校、企業、NPOなどで三十三団体、個人で五十一人の方が海の森に植えるための苗木を育ててきております。

また、苗木を購入するための海の森募金も、一月末現在、約三億九千万円余りに達しております。

続きまして、資料5―2、海の森の現況等により、今後の整備予定と植樹実施状況をご報告させていただきます。

初めに、整備実績及び今後の予定についてでございますが、海の森の予定地は、ごみを厚く積み重ねた場所でありますために、植樹に先立って、樹木が育ちやすい土壌をつくるための植栽基盤造成工事を行っております。

内容は、良質の土を盛って地形を整え、堆肥を混ぜ、排水や防風対策などを行うものでございます。十九年度から造成を始めておりまして、今年度末には合計約十ヘクタールの植栽基盤が完成いたします。以降、年間で五ないし六ヘクタールの造成を予定しております。

また、植樹は造成が終わった場所から順次行っております。平成二十八年までに海の森の主要な部分である台地上の森、四十五ヘクタールをおおむね十年間で育てていければと考えております。

次に、これまでの植樹の実施状況についてでございます。

平成十九年七月に海の森募金のキックオフイベントが開催され、地元小学生が育てた苗木などで第一回目の植樹を行いました。

平成二十年五月には、この海の森プロジェクトに賛同いただいたアイルランドのロック歌手のボノ氏や、ノーベル平和賞受

賞者のマータイ氏による植樹が行われました。

同年十一月には、初めて公募で都民、企業等と呼ばいかけ、二千人規模での海の森植樹会を実施し、約〇・九ヘクタールの植樹を行いました。

昨年の四月には、海の森にふるさとの森コーナーをつくらうということ、四十―六道府県、関東地区四政令市の協力を得て、県木等ふるさとの木を植樹いたしました。

また、九月には、各国大使館などにも声をかけ、世界の人手をつなぐ国際色豊かな植樹会を実施し、都民の皆さんの参加とともに約四ヘクタールの植樹を行っております。

今後の植樹会の予定でございますが、本年春には海の森募金をいただいた各団体による植樹を実施し、また、秋には再び都民の方々の参加を募って大規模な植樹会を実施したいと考えております。

海の森を都民の方々と力を合わせ、緑豊かな森を育て、環境先進都市東京を象徴する貴重な財産として次世代に引き継いでまいりたいと考えております。

今後とも審議会の皆様方にご支援を賜りますようお願いいたします。ご報告とさせていただきます。

○高橋会長　ありがとうございます。以上をもちまして報告案件二件、報告いただきました。

それでは、この報告案件二件、一つ目は京浜三港の連携、これは順調に展開してきていると思うんですけども、海の森これもスタートしてからちょうど五年たったわけですね。大変順調に展開しているということで、これらはいずれもこの東京都港湾審議会ですと審議をして、これでいこうじゃないかというところで進めてきた、大変に先見の明があるジャッジメントであったと私は思っております。

それでは、何かご質問、ご意見ございましたらどうぞ。

。畔上委員 初めて委員になりましたので、ちょっと教えていただきたいと思っています。

報告事項の②の京浜三港の広域連携についてなんですけれども、先ほどのご説明を伺っていますと、世界的に船の大規模化の中で中国等の飛躍があつて、今、東京港も大深水化していかなければ基幹ルートから外れてしまうというご説明をいただいたと思つんです。

確かにパナマ運河が三十三・五メートルから五十五メートルに広がるとか、いろいろそついつた国際的な状況があるんだと思つんですけれども、コンテナ船が大型化すると、当然、大きい港が必要だというふうになりますと、今度、大型船となれば、コストの考え方でいけば、当然、コンテナも大規模化するんじゃないかと私はちよつと思つたんです。

そうなりますと、今度は港だけでなく道路も四十トン規格の道路が必要になるといふふうになつて、結局、また大型道路が必要になつてくるといふふうになつてくるんじゃないかと。そついつ点では公共投資がまたどんどん必要になつていくといふ、そついつサイクルになるんじゃないかと私はちよつと思つたんですけれども、その点、東京都としてどうお考えなのかということ。

それから、今回の資料に五大港のコンテナの取扱量があつたんですけれども、昨年の上半期のコンテナの取扱量はどうなつているんでしょうか。対前年での増減を教えてくださいなと思っています。

。小宮港湾経営部長 まず、後のほうの質問からお答えをさせていただきます。

東京港の平成二十一年、昨年の上半期、一月から六月までの間の貨物量でございますが、こちらにつきましては約百六十万TEU、これは二十フィートコンテナ一個当たりTEUという

一つの単位でございますして、百六十万TEUでございます。これは世界同時不況の影響を受けまして、各港ともに減っているわけなんですけれども、対前年比では八七・四％でございますた。

また、最初のお尋ねでございますけれども、船舶の大型化といふことでコンテナを大型化するのかといふお尋ねでしたけれども、船舶が大型化するといふことで、言ってみると一つの器が大きくなるといふことで、船会社のほうで寄港地を選択するに当たつて、まとまつた貨物のあるところを絞り込んでいくといふことでございます。

また、道路網等のお話ございましたけれども、やはり貨物量が増える場合には、我々としても既に努めておるところですけれども、ふ頭とともに、お話のとおり背後機能だとか、道路機能の拡充強化にも努めております。そついつたことでございます。

。高橋会長 よろしゅうございますか。

。畔上委員 コンテナそのものは大規模化するかどうかはわからないといふことなんですけれども、コストのことを考えますと、当然、コンテナも大規模化するという方向はないのかなと。これは私、素人ですからよくわかりませんが、そついつふうに思ふんですな。

今、地球環境の問題が非常に、大量生産、大量消費、そして大量廃棄といふ、この見直しがほんとうに叫ばれている中、また、都市構造がそついつ中ではあるべきかといふのは改めて問われている時代に入っているんじゃないかと私は思ふんです。国際的にもそついつた議論がこれからなされていくんじゃないかと思ひますけれども、やはりそついつ意味ではコンクリートから人といふ主張もありますように、この港湾計画も、立ちどまつて見直す必要もあるんじゃないかなと私は思っています。

今、お話しのコテナの量なんですから、八七・四％というお話がございました。今回の共同ビジョンの前提となっていた東京港の物流増加ということに関していますと、このまま八七・四％で推移しますと、今年度のコテナ量は、ざっと計算しますと三百二十六万個になるわけです。

そうすると、私、前回の港湾審議会の議事録も読ませていただきましてけれども、今回の第七次の改訂港湾計画の一部を変更されて、既定計画の四百六十万から一三％増の五百二十万に増変更された。これに対して質問が出ておりまして、それに対して東京都のご答弁は、今は一時的な落ち込みなんだという説明をされていたんですけれども、やっぱり経済全体の動向から見て、また今後の経済対策は内需拡大にシフトしていくという流れの中で、果たして一時的と言えるんだろうかと私は思っております。

そういう点で、先ほど三港連携というお話があったんですけれども、そういうことであれば既に横浜港で、南本牧ふ頭ですが、ここで水深十六メートル以上の高規格のコテナヤードが建設中ということで、東京港でつくる必要が本当にあるんだろうか。率直に私はそういうふうに思っております。それは意見として述べさせていただきたいと思えます。

○高橋会長　だれかご意見ございましたら。

○小川委員　京浜港の共同ビジョンの説明を伺いまして、非常に心強く思いました。私、ロンドンに五年、シンガポールに五年勤務した関係で、ロッテルダム、ロンドン港、シンガポール港というような、港湾を見たり、港湾行政をずっと見てきた観点から、私の考え方をちょっと述べさせていただきたいと思えます。

今、この京浜港の共同ビジョンを伺って心強く思ったのは、こういうものを積極的にやっていたきたいというのが私の考

えなんですけれども、ただ、その中でフィーダーポート化するんじゃないかというのが非常に私自身は懸念しているんです。

今、ご意見がありましたけれども、それとは全く反対の立場でして、世界のいろんな物流ですとか港湾などを考えますと、こういう今回の三港一緒になってやるビジョンも非常にいいと思いますし、政府が掲げている国際戦略港湾に立ったということも非常にうれしく思っています。

その中で、懸念される二、三点の話をさせていただきますと、やっぱり今、ヨーロッパの、ロンドン、ロッテルダムというのが出ていましたけれども、それはともかく、とりあえずアジア地域で競争相手となるシンガポール、上海、香港、その辺と比べますと、さつき都の方から説明がありましたように、日本の中では断トツに東京港というが、この三港が多いというのは当然なんですけれども、ただ、世界のコンテナ化の中で見ますと、全く弱い立場でして、三港合わせても全く下なんですよね。数字的に見ますと競争力を持たないというのが現状なんです。

前の質問者の方が都にどのくらい扱うかという質問がありましたけれども、本当に日本の中ではこの三港が当然位置づけとしては高いんですけれども、世界のコンテナ化の流れを見ますと、全く競争相手になっていないというのが現実だと思えます。

それを改善する意味で、今回、こういうプロジェクトができたとするのは非常にうれしく思っているんですけれども、ぜひ今後の検討の中で、例えばこういうことを検討していただけたらありがたいというのを三つくらい申し上げたいと思います。

一つは、ソフトとハードの両方あると思っておりますけれども、例えばソフトの面で一つ、タグポートという話が出ていましたけれども、タグポートを含めまして、コストがほかのアジアの港湾、それからほかのヨーロッパ、アメリカの港湾に比べまし

て高いんですね。

だから、そういう面で競争力が持っていないということが一つありますので、三港の提携を契機にそういうコストを下げないと、荷役業者は、世界の荷物を発注するほうから見ますと、なかなか使いづらいところがあるんだと思うんです。

それからもう一つは、ここに港湾諸手続きの一元化に向けた説明がございましたけれども、例えばシンガポールなんか、三年か四年か、もつと前だったと思いますけれども、いわゆるペーパーレス化が進んでいまして、一つの例で申し上げますと、シンガポールから聞いたんですけれども、例えばニューヨークの港を出た船がシンガポールに着くと仮定しますと、ニューヨークからシンガポールに向かっていて途中で全部、積んでいる荷物の量ですとか、電信でしようけれども、それを申請しますと、シンガポール港に着く前に全部書類の手続きが終わっているということ、業者から見れば、シンガポール港に着いたときにすぐ荷揚げできると、日数が当然短縮になりますのでコストも下げられるということもあるということなんです。

ですから、この港湾手続きの一元化はそういうことも含めてお考えだと思っただけでも、電子化、ペーパーレス化、そういうものに対応しないと、これは荷物を預ける立場から見ますと、やっぱりコストも高くなりますし、それから港湾に長くどまればいろんな面で全体的に高くなっちゃいます。そういうものもやっぱりソフトの面で改善しないと、世界の大きな荷主というのなかなか、日本は使いにくいということとは一般的な声になっていきますので、これからますますコンテナ化が進む中で、その辺の対応をちゃんとしないと、フィーダーポート化するというのはもう確実なんじゃないかと私は懸念しているんです。

ですから、この三港提携と政府への申し込みをしたというこ

とで、非常に心強く思っているんですけども、ぜひこういうものを強力に進めませんと、国内では優位な立場の港なのは確かですけれども、世界に遅れをとるということになるんじゃないかと思しますので、その辺を踏まえて強力に進めていただけたらありがたいなと思っています。

○高橋会長　ほかにご意見ございますか。

○濱野委員　品川区長の濱野でございます。

私も、この京浜港共同ビジョンは大変にすばらしい考えですし、ぜひ強力に推進していただきたいという思いでございます。

品川区は、東京港で一番古い品川ふ頭、それから一番大きい大井コンテナふ頭を抱えている地域であります。そこに住んでいる区民の気持ちとしては、東京港を担っているコンテナがあるということは、一つは誇りであると思っているわけでありまして、若干、区民と海を隔てる施設だというマイナス面といえますが、そういう意識も多少あるやに思います。

そういう思いをそのままにしてこの京浜港共同ビジョンが推進されていったときに、果たして区民として、頭では十分理解をしているつもりだけれども、何か釈然としないという思いもあるのも事実なわけです。

私は、これは技術的に無理な話なのかもしれませんが、コンテナふ頭を観光資源として活用できないのかどうかということをお聞きしたいといいますが、進めていただければという思いでございます。つまり、コンテナが海を隔てる施設であるけれども、しかしそれは誇りに感じれるような施設であれば、区民の皆さんもコンテナふ頭を誇りとして喜んで接することができるんじゃないかと思っただけです。

上海の、たしか長い橋を渡った先にあるコンテナふ頭、これはコンテナふ頭自体が観光資源になっていますし、規模は全然違いますけれど、ニュージーランドのオークランドもコンテナ

ふ頭が観光資源になっているということがあります。そういう意味で、コンテナふ頭を観光的な観点から見直すことができないだろうかということをやっと考えていただければと思っています。

これは意見でありますので、お聞きおいていただければ結構です。

品川区もさまざまな努力をしていきたいと思っておりますけれども、港灣局におかれましては、何かお考えいただければと思っています。

。高橋会長 今のは大変ありがたいご意見です。何か港灣局のほうからコメントありますか。

。多羅尾総務部長 東京港のような大都市港湾は、今、区長のお話がありました物流機能のみならず、環境対策であるとか、まちのにぎわいに貢献する役割、あるいは発電所とか下水道処理施設のような都市施設を運営していくという多様な役割があると思っております。

したがいまして、物流施設も何とか観光資源に役立てられなにかということ、これから大いに検討してまいりたいと思っております。

例えば、我々が今までやってきた試みといたしましては、コンテナふ頭のクレーン、夜になりますと照明がついて大変夜景として綺麗なものですから、試みではございますけれども、東京港をめぐる視察船で都民の方々を対象に夜景ツアーということとを昨年やってみたこともございます。そんなことを考えながら引き続き検討してまいりたいと思っております。

。小宮港灣経営部長 さらに加えて申し上げます、やはり港の機能というのは、生活と産業を支えているわけですから、なかなか横浜の港に比べますと、東京港は親しまれていないということですので、今、区長からお話がありましたように、一

生懸命港に親しんでいただくように努めてまいります。

特に、今やっていることしましては、みなと館というところがございます、みなと館に行きますと、そのまま港が見えて、またコンテナふ頭の様子も一望に、モデル的にやっていますので、これはよく見えます。

ただ、一つ課題を申し上げます、SOLAS条約というのがございまして、かなり外貿コンテナふ頭については出入りが制限されていますけれども、その辺は工夫しながら、みなと館の活用とかで取り組んでまいりたいと思います。

。高橋会長 山崎さん、どうぞ。

。山崎委員 江東区の山崎でございます。

三港連携でございしますが、東京港が国内では伸びているにもかかわらず、外国の港と比べると弱い。先ほど小川委員がおっしゃったとおりであります。

私もこの審議会に結構長く入ってはきたんですが、何やるにしても相当時間のかかることです。三港連携が、たしか二十年の三月に三港の協定ができて、今回、国際戦略港湾に公募するということになって、今後、この協議会をつくって平成二十三年度を自途に総合的な計画の策定をするという流れなんです。今ですらこれだけ遅れてしまっているにもかかわらず、今後、二年間もかけて計画をつくっていたら、もっともっと遅れてしまつた。

私は、専門家もたくさん皆さんいらっしゃるし、もう既にどうしたらいいかということとは頭の中に大体もつ描けていると思うんですよ。国ともいろいろこれは協議しなくちゃならないと思うんですが、とにかく今後の計画、京浜港連携協議会における計画については、今後二十二年度中には計画を立案すべきだと思つんです。二年間かけて、計画、計画と言つて議論しているたんじゃもう間に合わない時代だと思ひます。

だから、申し訳ないけれども、ここに二十三年度なんて書いてあるけれども、今年中とか、二十二年度中には計画を立案して、そこでもどうやって動いていくかということだと私は思っています。この釜山にしろ、ほかの港に行つて見えますと、もう既に途方もない規模で動いている。おそらくこのままでは東京港、三港にしても、フィダー港という位置づけに落ち込んでしまつおそれは、もう火を見るより明らかだと思います。

この審議会の大きな役割の一つとして、スピードを上げて計画を立案すべきだということを提言いただくべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○高橋会長　ありがとうございます。

○比留間港湾局長　今、山崎区長からもつとスピード感を持つて早期に取り組みというお話をいただきましたけれども、この京浜港共同ビジョンの中にならざるまざまな内容が盛り込まれておりますけれども、基本的な考え方といたしまして、この中で実現できるものについては三港で足並みをそろえながら早期に実施していくという考え方でございます。

この課題の中で、例えば将来のポートオーソリティの形をどうするかとか、少し慎重に期間をかけて検討しなければならぬような問題もございまして、そういったものを含めて二十三年度までに総合的な計画を策定するということでありまして、二年間計画を策定して、二年たった段階でその後実施に移すということではなくて、計画を策定しながら、あわせて実施に移せるものは同時進行的に、並行的に実施に移していくこと。その実施に移す際には、それぞれ議会にもご説明をいたしますし、この審議会でもご説明を申し上げますし、法定協議会でも議論をしながらできるだけ早期に実施していくこと、こういう考え方で進めていきたいと考えておりますので、ご理解をいただければと思います。

○山崎委員　局長の決意を聞いて安心したんですが、以前に東京港の二十四時間化ということもありました。あれも組合の皆さんのご意見とか、いろいろなことがあつて、やはりなかなか実施できなかったです。時間がかつたんです。

だから、今、走りながら考えるんだと、考えながら実施していきますよということ、それはそれでいい。しかしながら、実施に移すにはいろんな壁がありますし、国のほうもいろいろなご意見もあるだろうし、難しい面があると思うんです。だから、今の答弁で結構ですけども、とにかくスピードを上げなきゃいけないと、もう既に遅過ぎるんだということをご皆さにご認識いただきたいと思います。

○高橋会長　どうもありがとうございます。

岡本さん、どうぞ。

○岡本委員　全日本海員組合の岡本といいます。

先ほどタグボートのコストの問題のご意見が出ていました。どこの国と比べたのかよく私は理解はできませんけれども、実はコンテナ船がタグボートを使う場合の使用料は、以前から比べますと相当数低下しております。

また、タグボートは港の安全を確保する上で、ぜひ必要なポートですので、これについてもぜひご理解をいただきたいのと、タグボートのコストを下げるということになると、当然、労務費の問題にもかかわってきますので、私どもとしては、港の安全を確保するためには一定数のタグボートは絶対必要だと思っておりますので、ぜひその辺もよろしくお願いしたいと思います。

○高橋会長　都澤さん、どうぞ。

○都澤委員　東京港湾の都澤と申します。

いろいろと結構なことですけども、そこに働く港湾労働者がいるからこそ、こういう構想が成り立つのでありまして、シンガポール、釜山、香港とかあちらのほうに行きますと、二十

四時間、三百六十数日の完全なオープンしています。ただ、そこに働く港湾労働者は、一日八時間労働の三交代制をとっているんですね。今、日本の場合、二十四時間、三百六十四日で私たちも協力しましたけれども、だけれども一直制なんです。交代制がとられていない。ですから、一人の労働者が七十時間、八十時間、場合によっては百時間という実態の中でやられているというのがある。いろいろ港が発展しても港湾労働対策なくしては港の発展はないということはまずご理解願いたいと思っています。

それともう一つは、今、東京港でも青海のコンテナヤード、あるいは横浜のスパ中と言われる、たしか南本牧のふ頭でも、海上コンテナのドライバーがヤードに入るのに二時間も三時間も待って、それでヤードに入った、積み込むのにまた二時間ぐらい待って、それで出てくるんですね。こんなばかげたことは日本しかありませんよ。今でも青海コンテナふ頭でもドライバーの方は泣いていますよ。四時間、五時間、ゲートオープンが、今、話がありますけれども、こういうものの対策はもう十五年、二十年前から私も騒いできましたけれども、いろいろな施策をとりましたけれども、一向に片づいていない。なぜか。本船荷役が中止なんです。船が入ってきたら船のほうにみんな港湾荷役の人たちは行きますから、そうするとコンテナを出すほう、荷主に届けるほうの、そのほうが怠るわけです。その対策がないわけです。ですから、枠が小さい中で精いっぱいやっているという状況です。ですから、こうした渋滞解消対策をどのようにするのか。そうしないと、リードタイム一日とかいうことを言っていますけれども、できないんじゃないかと。

それからもう一つは、船会社はMOとか東京港にありますけれども、その船はこのふ頭に入ってきて、どのバースにつけ

るか、大体その船は決まっているわけですね。そうすると、あそここのふ頭だけがもう忙しくてどうにもならなくて、そこが渋滞しちゃっている。ほかのバースは全然あちゃちゃっている。暇だと。こういう不効率があるわけです。こういうところを東京港だけでもまずは解決するような方策が私は必要と思うんです。

ほかの諸外国に行くと、そこで働いている荷役会社というのはシンガポールに行けばたしかPSAですか。一本の一つの会社ですよ。ところが、日本の場合は、船会社があつて、その船会社の下に港湾の元請けがあつて、元請けの下にまた專業があつて、それが全部それぞれ仕事の分配があるわけです。ですから、会社の元請けもたくさんありますし、下請けもたくさんありますから、そういうところがばらばらになっていますから、ほかのところはターミナルが一つの会社でもって運営していますから、その違いがあるんですよ。

ですから、こういうところの問題も含めて、総合的にこの三港の連携のこともやっていく必要があるんじゃないかなと思います。

○高橋会長 小川さん、どうぞ。

○小川委員 ちよつとさっきの補足をさせていただきます。

今、ご意見がありましたように、ちよつと私も短くはしりましたが、したので誤解を受けたのかもしれないですけれども、タグボートは一つの例で申し上げただけで、例えばさっき申し上げたようにペーパーレス化が進んでなければ、税関申告のときに時間がかかって滞船料が高くなつちゃうとか、そういうことを含めてコストが高いということを言っただけで、タグボートが高いということだけじゃないです。

それから、シンガポールは今話がありましたように、PSAという、政府機関と言ってもいいようなポートオーソリティシ

ンガポールというところが一元管理していきまして、やっぱり荷物を早く通さなくちゃいけないということで、荷役業者、交替制で二十四時間なんですね。それが例えば東京港、横浜港、川崎港、あるいは日本のほかの港も例えば休みがあるとか、いろんな労働事情、そういう港湾の業者の関係もあるんだと思うんですけども、その辺を解決しませんと、なかなか荷物、ハーブでコンテナがつくような十八メートル、十六メートル、深く下げて入れるようになって、そういうところを解決しないとなかなか難しいということはお前の方がおっしゃったとおりだと思います。

○高橋会長 どうも皆さん、ありがとうございます。この質疑応答、実は二十分ぐらいという事務局の予定だったんですけど、これで四十分近くやりまして、大変に内容のあるディスカッションだったと思います。

議長はあまりしゃべらないほうがいいんですけど、最後に一言だけ総括しますと、私は昭和四十二年に、最初のコンテナ船が日本に入ってきたときに、日本郵船の課長をしていました。その前に、日本郵船がコンテナ化を決断したときに、アメリカのコンテナ・マリンという会社と、マトソンという会社に勉強に出されて、私らが勉強して帰ってきた。それから四十三年間、これでコンテナリゼーション、つき合っていました。

それから最近、私が、やっぱり日本郵船の社長や会長の連中、みんな私の部下だったものですから、呼び出して、野放図な経営をやってんじゃないのかと、大分とつちめたんです。そうしたら、いや、今、世界のコンテナ船は大型化、大型化して、ムードに乗って騒いでますけど、一万二千五百個までつくれるんだそうです。一万二千五百個なんてコンテナ船をつくったって、全然ナンセンスなんです。日本郵船はご心配くださいますな、うちは九千二百個でとまっています。それ以上のかいも

のをつくったら駄目だぞと言って、私はこの間おどかしただけですけどね。

それぐらい、そんな大型、大型化して、もう焦るムードじゃないんです。実は世界で最大のコンテナ船会社とされている、デンマークのマースク。これはアメリカのシーランドという会社を買収した。シンガポールのネプチューン・オリエントという会社が、実はアメリカのAPLという会社を買収した。それでみんなこの連中は赤字です。もちろんご多分に漏れず、邦船三社も郵船も川汽もMOも、大赤字です。コンテナ船ではね。

もうそんなばかみたいに大型化して、運賃をたたき合っていたら、将来はないぞと。実は私、去年の四月に、徹底的に勉強して、それで鶴岡さんはじめ東京都の関係者の方々、百三十人ぐらいに来ていただいて、二十一世紀の世界定期海運という二時間ぐらいの大勉強会をやって、私が一時間基調講演をやって、その後、ディスカッションをした。私は大体一つの見通しを持っていきますけど、私はそんなに野放図な展開はこれからないだろうと思う。

それから、去年の一月から、今年の今日までの一年間の間、もう世界の定期海運の荷動きがガタ減りです。ざっと二〇%から二〇%下がってます。この傾向は一遍には直りません。

そういう流れの中で、私は東京都港湾局、東京港は、極めてモーデストな展開をしてきていると私は思う。東京港は、今、ごみの埋め立てをやっているところの新しいところをつくらうと思えば、コンテナバースは二つつくれるんです。だけど、そんなものをもつやるのはやめようよと。もうちょっと世界の流れを全部見てから考えたらいだろうと。私にはサジェストしているんです。それは追ってまたこれから秋にかけて、山崎さんのご提案があるまでもなく、東京港としても考えます。

それからこの京浜三港も、私は大変によい傾向だと。実はこ

これはこの中で濱野さんのご心配の、これをつくったからって、京浜三港がPSAみたいなそれからアメリカのニューヨーク、ニュージャージー、ポートオーソリティみたいな、ああいうものみたいに、一元コントロールなんて絶対できっこないんです。東京港と横浜港、みんなそれぞれバックグラウンドがあるでしょう。それで、みんなプライドがあるでしょう。みんな思惑があるんです。

その中で、この京浜三港は仲良くやっていかないと、将来はないよという提案が、自然に盛り上がった。ところが、ポート・オブ・東京の連中は、そういうばかなことは言ったことはありません。

ところが、横浜、はつきり言って横浜はアザーポートといったって、どうせ川崎が横浜だろうからわかっちゃうんで、申し上げると、横浜のシンポジウムで、おべんちゃらを言ったある船会社の経営者がいる。コンテナリゼーションなんていうのは全部横浜に任せて東京は観光だけに専念しろって、暴論を吐いた。私にさんさん昔泣かされたんで、かなり有名な人ですけど、一回文句言ったことあります。「君ね、東京湾のコンテナポートは、横浜一港で全部できるなんていって、「冗談じゃないって言ってね。どついう神経でそついうおべんちゃらを言つんだ」って、私は猛烈に怒ったことがあるんです。それ以来、そつうばかなことは言わないようになりました。

それから、先ほど畔上さんはよく勉強しておられる。東京港も、今持つてる岸壁のデブスは、十六メートルまで掘ろつと思つて、掘つていた。それだけあれば十分。そこから先、野放図に掘つたり船が大型化するとか、バースのレングスを今の三百五十メートルから延ばすなんて、野放図なことは考えておりません。

それは追つてじっくりと、また関係者で勉強して、今度の六

カ月後の審議会までに全部方向をまとめて答申したいと思っています。そんなところでまとめたいと思います。

答申手続き

○高橋会長 それでは、先ほどお諮りした答申手続きに入ります。これから菅原副知事にサインしてお渡ししたいと思います。しばらくお待ちください。

(答申書に署名)

(答申書 手交)

○高橋会長 まことにありがとうございます。

それでは、これをもちまして、本日の議事はすべて終了いたしました。

東京都副知事挨拶

○高橋会長 これから菅原副知事からご挨拶をいただきたいと思っています。

○菅原副知事 本日は所用がございまして、途中から出席させていただいたわけでありましても、まずもってお詫言ひ申し上げます。

いずれにしても、常日頃から東京港の港湾行政に対しまして、ご理解、そしてまたご協力をいただいておりますことに改めて御礼を申し上げます。

また、委員の皆様方には大変お忙しい中をこの審議会にご出席をいただき、ただいま高橋会長様から答申をしていただいたわけでありましても、港湾計画の簡易な変更、そしてまた

海上公園計画の変更など、ご審議を賜りまして、誠にありがとうございました。

「案内のように東京港は物流機能をはじめとして、さまざまな機能を有しておりまして、首都圏四千万人の皆様方の生活、そしてまた経済を支えておりますけれども、これまで先生方にご提言いただきました内容が本日ご報告をさせていただきます。また京浜三港広域連携、そしてまた海の森などにより、東京港の発展に向けたさまざまな取り組みにつながっているわけでございます。

いずれにしても、非常に先行き不透明な経済情勢、また変化する国際物流の動向など、本日に東京港を取り巻く状況は刻々と変化しているわけでありますけれども、この動きに的確に対応して東京港の国際競争力の強化を図ると同時に、都民の方々が海、そしてまた自然と触れ合い、楽しめる海上公園の充実などに努めてまいりたいと思っております。

今後とも皆様方の貴重なご意見を承りながら、取り組みを進めてまいりたいと思っております。

結びに当たりまして、ご列席の皆様方には今後とも東京港の振興、そして発展のために力強いお力添えを賜りますように心からお願い申し上げます。簡単でございますけれども、挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

○高橋会長　ありがとうございました。

議事の終了

○高橋会長　皆さん、誠にありがとうございました。お忙しい中、またこの雨の中、大変足元の悪いところお出かけいただきまして、大変に熱心にご討議いただきまして、ありがとうございました。

した。今までの港湾審議会でこんなに熱心なディスカッションが行われた審議会はちよつとなかったと思います。本日にありがとうございました。

それでは、本日はこれをもって終了いたします。どうもありがとうございました。

閉会（午後四時二十四分）

——了——